



Sveriges lantbruksuniversitet
Swedish University of Agricultural Sciences

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds-
och växtproduktionsvetenskap

Cykel är ett väldigt sympatiskt transportmedel

– En studie av regional utveckling och cykelleder, med exemplet Fårö

Elin Smedberg

Självständigt arbete • 15 hp
Landskapsarkitektprogrammet
Alnarp 2018



Cykel är ett väldigt sympatiskt transportmedel -En studie av regional utveckling och cykelleder, med exemplet Fårö

Bike is a very sympathetic means of transport -A study of regional development and cycle infrastructure, with the example of Fårö.

Elin Smedberg

Handledare: Anna Peterson, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Examinator: Arne Nordius, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Omfattning: 15 hp

Nivå och fördjupning: G2E

Kurstitel: Kandidatexamensarbete i Landskapsarkitektur

Kurskod: EX0649

Ämne: Landskapsarkitektur

Program: Landskapsarkitektprogrammet

Utgivningsort: Alnarp

Utgivningsår: 2018

Omslagsbild: Elin Smedberg

Elektronisk publicering: <http://stud.epsilon.slu.se>

Nyckelord: cykelturism, regional utveckling, landsbygd, cykel, transport, Fårö

SLU, Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap

Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Sammandrag

Detta arbete undersöker kopplingen mellan infrastruktur för cykeln och regional utveckling. Syftet med arbetet var att undersöka hur en cykelled på landsbygden skulle kunna stödja den regionala utvecklingen och hur detta skulle kunna göras. Arbetet är även kopplat till en plats, målet är en beskrivning av hur dragningen av en cykelled på Fårö som stödjer regional utveckling skulle kunna te sig. Frågeställningarna är: ”Hur kan utvecklingen av cykelleder på landsbygden främja regional utveckling?” och ”Hur kan detta göras på exemplet Fårö?”.

Arbetet består av litteraturstudier, intervjuer och en fältstudie.

Resultatet av arbetet är indelat i flera delar, först den vetenskapliga litteraturen kopplad till ämnet, sedan den platsspecifika informationen i form av information om Fårö, regionens dokument, fältstudien, intervjuerna och till sist ett förslag för Fårö. Resultatet efterföljs av diskussioner.

Resultaten visade att det finns flera faktorer som samspelar för att kunna locka cykelturister till en destination. Det är viktigt att service och faciliteter kopplade till turismen finns i anslutning till infrastrukturen för cykeln för att kunna dra nytta av de ekonomiska fördelarna av turismen och gynna den regionala utvecklingen. Slutsatsen är att med rätt placering skulle cykelleder kunna bidra till den regionala utvecklingen på ett ekonomiskt och miljömässigt vis.

Arbetet är presenterat på svenska.

Nyckelord: cykelturism, regional utveckling, landsbygd, cykel, transport, Fårö

Abstract

This study examines the connection between infrastructure for bicycles and regional development. The purpose of the study was to examine how a cycling path in the country side could support regional development and how this could be done. The study is linked to a place, the aim is a description of how such a cycle path could be designed on the island of Fårö. The questions of the study are: “How can the development of bicycle paths on the country side support regional development?” and “How can this be done on the example of Fårö?”

The study consists of a literature study, interviews and a field study.

The result is divided into several parts, first the scientific literature linked to the subject, then the site-specific information: information about Fårö, the region's documents, the field study, the interviews and finally a proposal for Fårö. The result is followed by discussions about the results.

The results showed that there are several factors that interact to attract cyclists to a destination. It is important that services and facilities linked to tourism are connected to the bike-infrastructure in order to benefit from the economic contribution of tourism and support regional development. The conclusion is that with the right location, cycling paths could contribute to regional development in an economic and environmental way.

This study is presented in Swedish.

Keywords: bicycle tourism, regional development, country side, bicycle, transport, Fårö

Förord

Detta arbete är skrivet under kursen Kandidatexamensarbete i landskapsarkitektur som omfattar 15 hp, under mitt tredje år på landskapsarkitekturutbildningen på SLU i Alnarp. Det citat som utgör huvudtitel för arbetet är från en av respondenterna i mina intervjuer.

Transportfrågan är en viktig del i utvecklingen mot ett mer hållbart Sverige och frågan känns särskilt viktigt på landsbygden vars utveckling enligt min uppfattning hamnat lite i skymundan när många satsningar görs i tätorter och städer.

Ön Fårö norr om Gotland där jag spenderat mycket tid sedan jag var liten, är en ö med få fastboende men desto större popularitet hos turister. Idag finns ingen infrastruktur för cykeln på Fårö och därför ville jag undersöka hur det skulle kunna se ut och påverka ön med en cykelled.

Jag skulle vilja tacka alla dem som ställde upp på intervjuer under mitt besök på Fårö. Arbetet har varit en lång process och jag skulle vilja tacka min pojkvän, familj och släkt som stöttat mig under arbetets gång och som tagit sig tid att läsa igenom arbetet. Ett stort tack till min handledare Anna Peterson som varit en stor hjälp och ett stöd under arbetet. Jag skulle också särskilt vilja tacka min morfar P-O Werling, utan honom hade detta arbete inte blivit av.

Elin Smedberg
23 maj 2018, Lund

Innehållsförteckning

Sammandrag

Abstract

Förord

Inledning 6

Problemformulering/Bakgrund 6

Den europeiska landskapskonventionen 7

Fårö 8

Mål och syfte 8

Frågeställningar 8

Material och metod 8

Avgränsningar 9

Begrepp 9

Resultat 10

Litteraturstudie 10

Landsbygdspropositionen 10

Nationell cykelstrategi 11

Cykelturism och regional utveckling 12

Fåröstudie 16

Ön 16

Fältstudie 20

Intervjuer 24

Förslag Fårö 25

Diskussion 28

Förslaget 28

Generellt 29

Metoddiskussion 30

Avslutande kommentarer 31

Källor 32

Bilaga 1: Intervjuformulär

Inledning

Problemformulering/Bakgrund

Sveriges landsbygd brottas idag med många problem som är kopplade till utflyttningen av den yngre generationen. Service centraliseras och försvinner från glest befolkade områden, skolor läggs ner, yngre människor flyttar in till städer vilket gör att skatteunderlaget blir sämre och de som bor kvar på dessa platser tvingas pendla än längre (ofta med bil) för tillgången på det som förut fanns i närmiljön.

Regeringen har lagt fram en proposition med syfte att stödja utvecklingen på landsbygden, regeringens förslag till övergripande mål i propositionen är följande: ”En livskraftig landsbygd med likvärdiga möjligheter till företagande, arbete, boende och välfärd som leder till en långsiktigt hållbar utveckling i hela landet” (Näringsdepartementet, 2018, s. 19). Regeringen skriver också att besöksnäringens utveckling spelar en extra viktig roll på landsbygden i landet (Näringsdepartementet, 2018). En viktig del i utvecklingen av landsbygden är att skapa goda förutsättningar för turism som en del i näringsutvecklingen utanför städerna. Det har blivit mer populärt med rekreation utomhus och miljömässigt hållbar turism, då turister blir mer medvetna om hälsa och miljö (Ritchie och Hall, 1999). Turismen idag kan i många fall påverka miljön negativt i och med att många reser med bil, varför det behöver satsas mer på den miljömässigt hållbara turismen.

För att arbeta mot de svenska miljömålen (Naturvårdsverket, 2017b) kan vi inte bara utveckla våra städer, utan vi måste även se till Sveriges landsbygd och hur vi kan ställa om till en miljömässigt mer hållbar

utveckling på dessa platser. Något som kan bidra till positiva miljöeffekter är att fokusera på målet om begränsad klimatpåverkan (Naturvårdsverket, 2017a) som till stor del bygger på att vi måste minska användningen av fossila bränslen. Landsbygden är till stor del beroende av bilen som det ser ut idag, men behovet av att transportera sig med bil skulle kunna minska. Att underlätta och planera för hållbara transporter på landsbygden skulle dessutom kunna öka rörligheten för dem som bor på eller besöker dessa platser. Men det är svårt att göra kollektivtrafiken lönsam där människor bor utspritt (Lindskog och Sundén, 2018) under andra tider av året än under den eventuella turistsäsongen även om det är önskvärt av dem som bor på dessa platser. Alternativet är då att satsa på den aktiva transporten (transport som kräver fysisk aktivitet, det vill säga exempelvis gång och cykel) på de platser där det inte finns underlag för kollektivtrafik. Detta skulle kunna minska de korta transporter som sker med bil, öka rörligheten för de grupper som inte har tillgång till bil av olika anledningar och öka den fysiska aktiviteten.

Folkhälsomyndigheten och Livsmedelsverket har tagit fram åtgärder för att främja hälsa i Sverige och en av deras rekommendationer är att planera och underhålla infrastruktur för att stödja fysisk aktivitet vilket underlättar aktiv transport och rekreation (Folkhälsomyndigheten och Livsmedelsverket, 2017). Det författarna menar är att det behöver gestaltas och byggas för att det ska vara möjligt för människor att vara fysiskt aktiva i sin vardag och på fritiden och på så sätt förbättra den svenska folkhälsan. Även Peter Schantz, humanbiolog, menar i en artikel att det finns flera studier som visar på att den fysiska miljön är en viktig faktor för hur mycket fysisk aktivitet människor utför (Schantz, 2006). Schantz menar också att det finns en risk att fysisk

aktivitet kan bidra till negativa effekter, om aktiviteten innebär att utövaren tar sig till platsen för aktiviteten på ett sätt som påverkar miljön negativt (a.a.). Detta betyder då att antingen bör aktiviteter och målpunkter placeras tätt och i nära anslutning till boende på det sätt man arbetar i städer eller så får möjligheter skapas för att kunna transportera sig till aktiviteter och målpunkter på ett miljömässigt hållbart sätt – vilket även skulle kunna öka den fysiska aktiviteten.

Den europeiska landskapskonventionen

Den europeiska landskapskonventionen är en konvention som i maj 2011 trädde i kraft i Sverige efter att Sverige ratificerat den, vilket betyder att vi förbinder oss att inkorporera intentionerna i konventionen i lagstiftning och politik (Riksantikvarieämbetet, 2018). Konventionen kan också hjälpa till att påverka tolkningen av gällande bestämmelser (a.a.). I landskapskonventionen står bland annat att läsa att det finns hot mot de rurala landskapen i Europa idag, och att en del av anledningen till detta är turism och friluftsliv vilket gör att landskapen förändras fort (Council of Europe, u.å.).

Csorba och Bodnár, vid institutionen för landskapsskydd och miljögeografi på Debrecens universitet, skriver att målen med landskapskonventionen kan kopplas till miljömedveten turism. De menar också att genom att följa huvudmålen i konventionen, att upprätthålla, planera och restaurera landskap, kan man attrahera turism. Säkra, rena och hälsosamma landskap menar de är de bästa resmålen för att kunna ge estetiska, mentala och fysiska upplevelser (Csorba och Bodnár, 2007). De skriver också att turismen idag riskerar att utrota sin egen existens om den ändrar landskap så att natur- och landskapsvärden förstörs (a.a.).

I den europeiska landskapskonventionen står att landskap ska kartläggas och värderas genom att ta hänsyn till de berörda parterna och befolkningens värderingar av det (Council of Europe, u.å.). I tillhörande riktlinjer för implementering av landskapskonventionen står att en innebörd av konventionen är de rättigheter och det ansvar som finns hos befolkningen att aktivt delta i utvecklingen, förvaltningen och kunskapsbildningen av landskapen där de bor (a.a.). Deltagandet av lokalbefolkningen i frågor som rör landskap är alltså en viktig del i landskapskonventionen.

Det står också att läsa att alla landskap berörs av den europeiska landskapskonventionen, såväl rurala som urbana och allt däremellan, landskap på land, sjöar, marina miljöer, fantastiska, vardagliga och förfallna landskap (Council of Europe, u.å.). Landskap definieras i landskapskonventionen som ”an area as perceived by people” vilket betyder ungefär: ett område, som det uppfattas av människor. Dessutom nämns att landskap är en viktig del i människors livskvalitet, oavsett vilken typ av landskap det är (a.a.).

Detta skulle då betyda att för att få reda på hur landskapet är och vilket landskap det är i varje enskilt fall så är det av stor vikt att prata med människor, bland annat dem som har det berörda landskapet som sitt vardagslandskap för att få en förståelse för det. Det är människorna som ska sättas i fokus för förståelsen av landskap, eftersom hela definitionen bygger på hur landskapet uppfattas av människor. Det finns alltså inga generella sanningar om landskap, utan varje fall är unikt.

Fårö

Med bakgrund i den europeiska landskapskonventionen kopplas min undersökning av litteraturen till en plats i och med både fältstudier, intervjuer med lokala aktörer och platsspecifika texter. Platsen jag har undersökt är Fårö, en ö i Östersjön som tillhör Gotlands län.

På somrarna befinner sig mycket turister på ön vilket också medför mycket trafik i form av person- och varutransporter. Detta samtidigt som det inte finns någon infrastruktur för cykeln alls idag, utan cyklisterna är hänvisade till att cykla på de befintliga bilvägarna i blandtrafik alternativt på omvägar i form av traktorvägar. Detta gör trafiksituationen osäker på Fårö då mycket bil-, lastbilstrafik och cyklister ofta samsas om samma yta. Det finns dessutom diskussioner om en eventuell framtida broförbindelse mellan Gotland och Fårö, vilket skulle kunna resultera i än mer biltrafik på ön. Region Gotland har i sin fördjupade översiktsplan för Fårö (Region Gotland, 2014b) fastslagit att en cykelväg behövs och önskas.

Fler turister på ön önskas men frågan är hur många fler bilar ön klarar av och hur länge den klarar det i och med alla sina skyddsvärda områden och ömtåliga natur. Skulle ett än mer ökat tryck av bilturism urholka anledningen till, eller rent av förstöra för, framtida generationer att kunna bo, semestra och njuta av den unika upplevelse ön ger idag?

Att bygga för cykeln är inte bara att bygga för miljövänligare transporter och hållbar turism, utan även för den svenska folkhälsan och för dem som lever och bor på en plats året runt. Därför har jag valt att undersöka hur en eventuell cykelled skulle kunna påverka ön.

Mål och syfte

Syftet är att undersöka hur en cykelled på landsbygden skulle kunna stödja den regionala utvecklingen och hur detta skulle kunna göras. Målet är en beskrivning av hur dragningen av en cykelled på Fårö som stödjer regional utveckling skulle kunna se ut.

Frågeställningar

- Hur kan utvecklingen av cykelleder på landsbygden främja regional utveckling?
 - o Hur kan detta göras på exemplet Fårö?

Material och metod

Arbetets första del består av en litteraturstudie som är utförd genom sökningar på ämnesorden "Regional utveckling", "Turism" och "Cykling" på svenska och engelska i SLUs Primo och i Google scholars sökfunktioner. Jag letade efter litteratur som förklarar hur regional utveckling, turism och cykling hänger ihop.

Jag har även sökt i Region Gotlands egna dokument för att få en bild av vad de skriver om Fårö och vad de har för åsikter i frågan om infrastruktur för cykeln.

Under ett besök på Fårö studerade jag platsens fysiska förutsättningar och möjligheter kopplat till cykelinfrastruktur, detta registrerades genom att med hjälp av moped och bil färdas längs sträckan och filma med en kamera. Jag har även gjort kompletterande kartstudier för att få

en bättre överblick över området. Detta redovisas som en beskrivande text av platsen och en kompletterande karta.

På Fårö gjorde jag även intervjuer för att förstå hur de boende ser på en eventuell utveckling av en cykelväg, för att få en bild av deras vardagslandskap. Intervjuerna var semi-strukturerade, det vill säga jag använde mig av ett antal förutbestämda frågor vid varje intervju. Frågorna är skapade för att vara öppna, vilket gör att jag kan få ut mer av intervjuerna då det gav en frihet för de svarande att uttrycka sig fritt. Jag valde att hålla mig till ett litet antal breda frågor för att hålla intervjuerna korta.

Urvalet av respondenter till intervjuerna är gjort genom att välja personer som är ”lokala experter” som träffar många fastboende och turister på ön. Alla respondenter är åretruntboende på Fårö. Vissa av respondenterna verkar på ön och är kopplade till eller har kunskap om turismen på ön, verkar på och är markägare på ön eller är intervjuade endast i egenskap av boende på ön. Respondenterna återfinns i ”Källor” där en kort beskrivning av dem finns. Jag har uppsökt respondenterna på deras arbetsplatser eller i deras hem för att utföra intervjuerna. Jag valde att inte spela in och transkribera intervjuerna. Detta då min bedömning var att inspelningen skulle kunna påverka beteendet hos och svaren från respondenterna då det finns en risk att bandspelare gör att vissa personer känner sig hämmade (Patel och Davidson, 2003). Jag ansåg också att korrekt ordföljd och exakta formuleringar inte var relevant i det material jag eftersökte. Därför valde jag att anteckna respondenternas svar direkt på platserna för intervjuerna. Den data som är kommen ur intervjuerna sammanfattades innehållsmässigt, sammanställdes och grupperades. Alla svar är

redovisade anonymt då jag inte bedömer det som relevant vem som sagt vad. Intervjuformuläret jag använt mig av är bifogat som bilaga 1.

Arbetet mynnar ut i ett förslag för hur en cykelled skulle kunna dras på Fårö baserat på texterna om Fårö, intervjuerna och fältstudien. En diskussion om utvecklingen av cykelinfrastrukturen på Fårö följer därefter där jag diskuterar mot de vetenskapliga källorna.

Avslutningsvis diskuterar jag generellt om hur utvecklingen av cykelvägar skulle kunna gynna regional utveckling mot de källor jag presenterat under resultatet.

Avgränsningar

Avgränsningar jag gjort i detta arbete är att jag endast fokuserat på Fårö i platsstudien, med sina tydliga geografiska avgränsningar. Jag har också valt att inte gå in på markägförhållanden då det skulle bli alldeles för komplext och tidskrävande att i detta läge prata med de markägare på ön som skulle beröras och hitta gränser för alla betesmarker och ägor.

Begrepp

Orden ”cykelled”, ”cykelväg”, ”cykelinfrastruktur” och begreppet ”infrastruktur för cykeln” används växlande i arbetet. Alla dessa ord syftar i arbetet till samma sak, en väg eller del av väg med syfte att trafikeras av cykel. Inga värderingar i form av bredd, beläggning eller utformning är i arbetet kopplade till orden/begreppen.

Resultat

Resultatdelen av arbetet är uppdelat i två huvuddelar. Först redovisas min litteraturstudie angående regional utveckling, turism och cykling. Sedan redogörs för den platsspecifika informationen i ”Fåröstudie”, det vill säga information om Fårö, relevanta texter kopplade till ön, resultatet av fältstudien och resultatet från intervjuerna.

Litteraturstudie

Landsbygdspropositionen

Regeringen föreslår i landsbygdspropositionen (*En sammanhållen politik för Sveriges landsbygder – för ett Sverige som håller ihop*)

(Näringsdepartementet, 2018) utöver det i inledningen nämnda övergripande målet tre stycken delmål för att uppnå det övergripande målet för Sveriges landsbygder, dessa är:

1. Delmål Hållbar tillväxt. ”Landsbygdernas förmåga att ta till vara förutsättningarna för företagsamhet och sysselsättning är långsiktigt hållbar, samtidigt som miljömålen nås. Landsbygderna bidrar till en positiv utveckling av Sveriges ekonomi” (Näringsdepartementet, 2018, s. 21).
2. Delmål Cirkulär, biobaserad och fossilfri ekonomi samt hållbart nyttjande av naturresurser. ”Landsbygderna bidrar till att stärka Sveriges konkurrenskraft i en utveckling mot en cirkulär, biobaserad och fossilfri ekonomi och till ett hållbart nyttjande av naturresurserna samt till att relevanta miljö kvalitetsmål uppfylls” (Näringsdepartementet, 2018, s. 22).

3. Delmål Attraktiva livsmiljöer i Sveriges landsbygder.

”Likvärdiga förutsättningar för människor att arbeta, bo och leva i landsbygderna” (Näringsdepartementet, 2018, s. 23).

Regeringen vill att landsbygden på ett hållbart sätt ska ges möjlighet att utveckla näringar och skapa arbetstillfällen och samtidigt arbeta mot Sveriges miljömål och bidra till den svenska ekonomin. Dessutom att Sverige ska utvecklas på ett miljömässigt och ekonomiskt hållbart sätt och att landsbygderna är en del i detta. Till sist menar regeringen att alla ska kunna arbeta, leva och bo på landsbygden, där bland annat service och infrastruktur är en viktig del för att uppnå detta (Näringsdepartementet, 2018).

Vidare anser regeringen i propositionen att ”En långsiktigt hållbar landsbygdsutveckling förutsätter samverkan mellan staten och den lokala nivåns aktörer: kommuner, näringslivet och civilsamhället” (Näringsdepartementet, 2018). De menar alltså att alla har en del i utvecklingen av landsbygderna, från staten ner till de som bor i de områden som berörs.

Regeringen skriver att tillgångarna på landsbygderna i Sverige utgör en grund för att kunna utveckla besöksnäringen vilket skulle bidra till sysselsättning, lokal och regional utveckling. Naturturism, det vill säga besökare som söker naturnära upplevelser, som har en växande efterfrågan ses som en stor potential för Sverige då vi har de förutsättningar som krävs för att kunna erbjuda detta (Näringsdepartementet, 2018).

I Landsbygdspropositionen står att läsa att turismens exportvärde har ökat mer än dubbelt så mycket sen millennieskiftet som den totala exporten av varor och tjänster har ökat under samma period i Sverige.

Regeringen skriver vidare att besöksnäringen som finns spridd i hela landet bidrar till den hållbara tillväxten och utvecklingen i hela Sverige. De skriver också att besöksnäringens utveckling spelar en extra viktig roll på landsbygden i landet, då det är här som mycket av de värden som efterfrågas av turisterna finns (Näringsdepartementet, 2018).

I landsbygdspropositionen hänvisas det till en sammanställning gjord av Sveriges Kommuner och Landsting där resultatet visar på att det blivit positiva effekter på sysselsättning, serviceutbud, nyföretagande och dagligvaruhandel i kommuner som har en ”betydande besöksnäring”. Regeringen skriver att deras bedömning är att det finns outnyttjade möjligheter för besöksnäringen i Sveriges landsbygder (Näringsdepartementet, 2018). Det regeringen menar är att det finns utvecklingspotential i besöksnäringen på Sveriges landsbygd, och att detta skulle kunna ge positiva följeffekter för dem som bor på dessa platser ekonomiskt, sysselsättnings- och servicemässigt.

Det står att läsa att natur- och kulturmiljöer, kultur och tillgångar i Sveriges landsbygder utgör underlag för ökad sysselsättning, lokal och regional utveckling genom utvecklad besöksnäring (Näringsdepartementet, 2018). Det regeringen ser som grunden för den potential de tycker sig se på landsbygden är alltså naturen och kulturen som finns på platserna.

Det står att läsa i landsbygdspropositionen att en fungerande transportinfrastruktur är en förutsättning för att kunna förbättra bland annat den regionala utvecklingen, tillgängligheten och hållbar tillväxt i hela Sverige (Näringsdepartementet, 2018).

Nationell cykelstrategi

Regeringen vill stödja långsiktigt hållbara transportsätt och har därför släppt den nationella cykelstrategin, som är den första i sitt slag i Sverige (Näringsdepartementet, 2017). I cykelstrategin står att läsa att cykelturismen ökar i popularitet vilket ger landsbygden nya förutsättningar för näringsutveckling. Det står också att cykelturismen skapar nya möjligheter för dem som verkar i cykelnäringen med försäljning, utlåning och reparation av cyklar (a.a.).

I den nationella cykelstrategin står att läsa att infrastruktur för cykeln är ett gemensamt behov hos de flesta cyklister oavsett var de cyklar. Utöver det grundläggande behovet har olika cyklistgrupper enligt cykelstrategin olika behov, förutsättningar och önskemål som påverkar om och i vilken grad dessa cyklister väljer att cykla. Enligt cykelstrategin kan behovet på landsbygden vara att separera cykeltrafiken från biltrafiken på landsvägar med höga hastigheter. De skriver också att tung eller snabb trafik i möjligaste mån ska separeras från cykeltrafiken för att främja en säker trafik. Det står också att de som pendlar med cykel bedöms prioritera framkomlighet och tillgänglighet på cykelvägen för att kunna cykla längre och snabbare, medan de som cyklar på fritiden bedöms prioritera att omgivningen är trevlig och att det är säkert och tryggt att cykla mellan hem och målpunkter som aktiviteter och affärer i sitt närområde (Näringsdepartementet, 2017).

Vidare står att läsa att det är många faktorer som har betydelse för att cykelturistleder ska kunna locka fler användare, som exempelvis tillgänglighet, övernattningsmöjligheter, restauranger, landskap och sevärdheter (Näringsdepartementet, 2017).

Cykelturism och regional utveckling

En studie från Nya Zeeland har undersökt hur områden som präglas av utflyttning, förlorade jobb och service kan dra nytta av den nya formen av vad de kallar hållbar turism (Ritchie och Hall, 1999). Cykelturism som en aktiv form av turism kopplas främst till landsbygdsområden (a.a.). De menar i artikeln att det faktum att cykling är en långsam och avslappnad transport gör det till en perfekt form av turism som kan spridas på landsbygden, och att det ger tydliga ekonomiska fördelar. Vidare menar de att studier har visat att genom att planera för cykelleder både lokalt, regionalt och nationellt ges möjligheter för regional utveckling. Det de också skriver är att bristen på möjligheter för cykeln kan göra det problematiskt för de som vill använda cykeln under sin vistelse och att detta leder till begränsningar i de positiva ekonomiska effekterna som cykelturismen kan ge (Ritchie och Hall, 1999). Det innebär alltså att det enligt dem är viktigt att se till att infrastrukturen är tillräcklig för de cykelturister som besöker en plats för att platsen ska få ut de positiva effekter som turismen kan ge.

Per Kågeson, fil.dr. i miljösystemanalys, menar att det är vanligt att människor, på grund av obehag eller rädsla, tvekar att cykla om det innebär att cykla i blandtrafik. Han skriver att den största effekten på förändringar av nyttjandet är förväntat på sträckor i områden där cykelturismen har goda förutsättningar och där delar av leden skulle kunna brukas för pendling till skolor när föräldrar vågar släppa barnen på grund av att cykeln är separerad från bilen. Han skriver också att cykelturismen internationellt sett främst är kanaliserad till helt eller till stor del bilfria leder (Kågeson, 2007).

Kågeson skriver att erfarenheter från det brittiska nätverket av cykelvägar som växer fram har visat på att ungefär en fjärdedel av brukarna inte har cyklat alls, inte cyklat på länge eller inte cyklat så mycket innan cykellederna utvecklades (Kågeson, 2007). Han drar av detta slutsatsen att genom att människor börjar cykla rekreativt kan utfallet bli att de senare också väljer att cykla mer i vardagen, och arbetspendla med cykel (a.a.).

Humanbiologen Peter Schantz skriver att det finns bevis för att hur färdvägar planeras påverkar hur villiga vi är att använda dem, ju längre de är i förhållande till fågelvägen desto mindre används de (Schantz, 2006).

Kågeson menar att det behövs ett helhetstänkande för att utvecklingen av cykelleder för turism även ska kunna nyttjas av de som bor på platsen för rekreation, motion och pendling till arbete (Kågeson, 2007). Han nämner också att det inte bara är cyklister som kan nyttja utvecklade leder, utan även andra färdssätt som exempelvis de som åker rullskridskor, och att de även kan nyttjas av folk med fysisk funktionsvariation (a.a.).

Kågeson hänvisar till studier från Amerika och Storbritannien som visar att de som bor på platserna där turistleder utvecklats i dessa länder har blivit de som nyttjar leden allra mest (Kågeson, 2007). Michael Meschik skriver att utvecklingen av cyklandet i flera städer utan en grundläggande positiv attityd till cykling visar på att den rekreativa cyklingen utvecklas först för att senare kunna utvecklas till vardagscykling. Detta menar han är ett resultat av att det funnits begränsningar i form av cykelinfrastruktur för cykeln, och drar en

parallell till Wien där cykelnätet från början utvecklades med avseende på fritidscyklning (Meschik, 2012). Kågeson skriver att det är viktigt att involvera lokalbefolkningen genom att skapa delaktighet och visa dem att även de kommer ha glädje och nytta av cykelleden (Kågeson, 2007).

I studien från Nya Zeeland framkommer att de turister som förflyttar sig med hjälp av cykel har större benägenhet än andra turister att röra sig in mot mindre, mer perifera och lantliga områden vilket ger positiva ekonomiska följder för dessa områden (Ritchie och Hall, 1999). Problemet är dock att dessa områden som behöver den ekonomiska tillväxten som cykelturismen kan bidra med, ofta inte har underlaget i form av den infrastruktur som cykelturisterna behöver (a.a.). Detta menar de blir ett problem som måste lösas planerarmässigt för att möta behov och efterfrågan (a.a.).

Kågeson skriver att kvaliteten och tillgången på infrastruktur påverkar hur konkurrenskraftig turistdestinationen är i konkurrens med andra internationella destinationer. Han skriver också att det finns erfarenheter från andra delar av världen som visar på att leder i blandad trafik inte i närheten attraherar lika mycket turister som leder som är bilfria (Kågeson, 2007). Det han menar är alltså att det är viktigt att det finns tillräckligt mycket och bra infrastruktur för att kunna locka turister till en plats och att det är viktigt i den konkurrensen att det finns cykelleder som är bilfria. För att kunna tillgodose det behov som finns hos cykelturismen måste det alltså finnas tillräcklig infrastruktur för ändamålet.

Ett alternativ vid utvecklingen av cykelleder är enligt Kågeson att utnyttja befintlig infrastruktur för att kunna reducera och hålla nere de

kostnader som finns i samband med anläggningen vilket han anser är en nödvändighet för att kunna klara utbyggnaden av cykelnät i Sverige. Han menar också att ett alternativ i den befintliga infrastrukturen som kan användas är att utnyttja befintliga enskilda vägar genom vilka man kan hålla nere kostnaderna, vilket gör att det är möjligt att asfaltera dessa och hålla budgeten under den summa det skulle kosta att anlägga helt nya vägar (Kågeson, 2007). Han skriver också att kombinerat med att utnyttja befintlig infrastruktur, i de fall sträckorna som cyklisterna blir hänvisade till är bilvägar med ”fler än något hundratal fordon per dygn”, behöver man dessutom komplettera med nyanläggning av cykelväg ”av normal standard” för att möta behovet hos cykelturismen av infrastruktur (a.a.).

Heldt och Liss menar, efter en undersökning i Varberg och på Gotland för Statens väg- och transportforskningsinstitut, att längre cykelleder föredras framför kortare av cykelturister (Heldt och Liss, 2013). Vidare skriver de att det inte bara är den fysiska utformningen, i form av till exempel ledens längd eller skyltning av cykelleden som påverkar attraktiviteten av cykelleden för turisterna. De skriver att det, lika mycket, verkar bero på andra faktorer hos turistmålet som spelar in som till exempel kvalitét på boende och restaurangutbud för valet turisterna gör av destination för sin semester (a.a.). Det är alltså flera faktorer som måste samspela i utvecklingen mot ökad cykelturism.

Det är viktigt att faciliteter i form av caféer, restauranger och butiker finns i anslutning till cykelinfrastrukturen i tillräcklig mån skriver Piket, Eijgelaar och Peeters (2013). De hänvisar till två studier utförda i Frankrike som visade att många turister på dagsutflykt där inte spenderade speciellt mycket pengar under sin vistelse vilket troligtvis

berodde på att det fanns dålig tillgänglighet på ”spending facilities” det vill säga caféer, restauranger, butiker och så vidare (Piket, Eijgelaar och Peeters, 2013). Det är alltså viktigt att, för att kunna få en ekonomisk vinst av cykelturismen, det finns företag som är kopplade till turismen och att de också har en koppling till infrastrukturen för cykelturismen.

Kågeson skriver att de som turistar med bil gör färre stopp än de som cyklar på grund av de logistiska hinder det innebär att behöva lämna huvudleden och hitta en parkering i närheten av det man vill stanna för, vilket gör att de enda stopp som görs ofta är för att äta eller tanka. Dessutom, skriver han, missar ofta bilisterna sevärdheter vid sidan av vägen. De som cyklar färdas i regel i ett långsammare tempo än de som åker bil och de har också lättare att stanna för att kolla på saker i anslutning till vägen (Kågeson, 2007). Han menar att detta innebär en vinst för de företag, museer och dylikt som ligger i anslutning till cykelvägarna då de har stor chans att få besök av cyklisterna (a.a.). Kågeson skriver även att de som turistar med cykel är begränsade i hur mycket packning de är villiga att ta med sig, vilket gör att dessa turister får skaffa mat på den plats de befinner sig, antingen i form av picknick från en livsmedelsaffär eller genom att äta på en lokal restaurang (a.a.).

Den ekonomiska effekten som cykelturismen bidrar med i en region är enligt Heldt och Liss främst i form av direkt konsumtion på platsen. Direkt konsumtion innebär exempelvis när pengar spenderas på mat, dryck, boende, shopping, nöjen, inträden till sevärdheter, hyra av cykel, service runt cykeln, övrig transport och så vidare (Heldt och Liss, 2013). Piket, Eijgelaar och Peeters skriver att den direkta konsumtionen, som tidigare förklarades, utgör en viktig aspekt i hur utvecklingen av cykelstråk kan gynna affärlivet och skapa eller

bibehålla arbeten på platsen för utvecklingen (Piket, Eijgelaar och Peeters, 2013).

Ritchie och Hall skriver att cykelturisterna, tack vare sitt lugna tempo, stannar över natten de perifera områdena (Ritchie och Hall, 1999). Och trots att cykelturisterna spenderar mindre pengar per person och dag jämfört med turisterna som väljer andra färdssätt under sin semester så spenderar de totalt sett mer under sin vistelse (a.a.). Genom att investera pengar i cykelleder för turism kan det genereras intäkter som ger ökad lokal näringslivsutveckling enligt Kågeson. Han skriver att övernattande cykelturister ofta inbringar mellan 700 till 1000 kronor i intäkter per person och dag (Kågeson, 2007). Heldt och Liss kommer i sin studie fram till bland annat att varje besökare som övernattar spenderar mellan 466 – 1233 kr per person och dygn (Heldt och Liss, 2013).

Ritchie och Hall skriver att cykelturismen ökar i popularitet tack vare att intresset för turism och rekreation utomhus ökar då turister blivit mer och mer medvetna om hälsa och de positiva effekterna av att röra på sig och att det finns ett större intresse av miljövänliga semestrar (Ritchie och Hall, 1999). Piket, Eijgelaar och Peeters menar att övernattande cykelturister använder bil och flyg i mycket mindre utsträckning än den genomsnittliga turisten gör (Piket, Eijgelaar och Peeters, 2013). Ritchie och Halls slutsats är att cykelturism är en mer miljövänlig form av turism och reseupplevelse vilket ger möjligheter för utvecklingen av lokala företag, liksom underhållet av den existerande servicen genom användandet av cykelturism för ekonomisk utveckling (Ritchie och Hall, 1999). Meschik skriver att hans studie av cykelleden

längs Donau i Österrike visar på att utvecklingen av cykelleder kan medföra fördelarna som turismen kan ge till en mindre miljöpåverkan än den som vanligtvis är kopplad till turism (Meschik, 2012). Han menar att det är perfekt att satsa på cykelturismen som en modell för en mer hållbar utveckling på de platser där det går att anordna passande infrastruktur för det i kombination med attraktioner och vacker välbevarad natur (a.a.).

På många ställen i Europa planeras det för infrastruktur för cykeln för att möta de behov som finns och för att stödja en utveckling och ökning av cykelturismen i dessa områden enligt Ritchie och Hall. Detta, menar de, har lett till en ökning av företagandet i anslutning till dessa områden i form av exempelvis cykeluthyrning, boende och restauranger (Ritchie och Hall, 1999). Detta ger i sin tur ekonomiska tillskott till områdena som kan användas för att underhålla den befintliga infrastrukturen (a.a.). Kågeson hänvisar till att i andra länder utanför Sverige har utvecklingen av infrastruktur för cykling gett följder av att det investeras i fler möjligheter för övernattning, uthyrning av cyklar, caféer med mera (Kågeson, 2007). Han skriver att cykelturismen ger möjligheter för de boende på landsbygden till fler intäktskällor genom att bredda sin försörjning. Han skriver också att det finns goda förutsättningar för att satsningar på cykelturism kan bidra till den lokala och regionala utvecklingen på en plats (a.a.).

Ritchie och Hall menar att cykelturismen tycks erbjuda en möjlighet att hjälpa den regionala ekonomin till ganska låga infrastrukturkostnader (Ritchie och Hall, 1999). Cykelturismen, menar de därför, verkar vara en värdefull form av hållbar turismutveckling i landsbygd (a.a.).



Figur 1: Översiktlig karta över Fårö och Gotland. Figur av författaren baserad på data från openstreetmap.org © OpenStreetMaps bidragsgivare. Licensierad som Open Data Commons Open Database License.

Fåröstudie

Ön

Gotland är Sveriges största ö, Gotlands kommun bytte 2011 namn till Region Gotland. I texten som följer är alltså Region Gotland och Gotlands kommun samma aktör. Gotland är också ett eget län. Gotland ligger i topp bland de Svenska turistmålen, över en miljon människor besökte ön under 2016 (Säfström, 2017). Fårö är det näst populäraste turistmålet på Gotland, efter Visby (Region Gotland, 2014b).

Från Visby är det 56 kilometer till Fårösund som genom sitt färjeläge utgör den enda offentliga entrén till Fårö. Färjor som på 8 minuters färd turar mellan Fårösund på Gotlandssidan och Broa på Fårösidan av Fårösundet knyter ihop Gotland med Fårö. Färjorna är en del av det statliga vägnätet och ägs av Trafikverket. På somrarna tas extra färjor in för att klara av den ökade trafiktätheten som också resulterar i långa köer och att färjorna vissa tider på dygnet går i skytteltrafik mellan öarna för att lasta över alla sommargäster och boende.

Fårö som är en av Gotlands 92 socknar har 504 bofasta invånare (SCB, u.å.). På sommaren beräknas invånarantalet öka till ungefär 10 000 boende med alla sommargotlänningar och dessutom tillkommer övriga besökare som beräknas vara ca 300 000 personer om året (Region Gotland, 2014b). Den bofasta befolkningen på ön har minskat under lång tid, men ingen annan socken på Gotland har så mycket fritidshus som Fårö (Region Gotland, 2014b). Den närmsta serviceorten är Fårösund. Det finns ingen ordinarie kollektivtrafik på Fårö. Under sommaren förlängs en busslinje ut på ön (Region Gotland, 2014b).

Fårö är 114 kvadratkilometer stor (Region Gotland och Holm, 2017) och från färjeläget i sydväst till fyren som är belägen på den yttersta östra spetsen är det ungefär 23 kilometer längs befintliga vägar.



Figur 2: Översiktlig karta över Fårö. Figur av författaren baserad på data från [openstreetmap.org](https://www.openstreetmap.org) © OpenStreetMaps bidragsgivare. Licensierad som Open Data Commons Open Database License.

Fårö är välbesökt bland annat på grund av sin natur, sina badstränder, raukområden och för att det varit bostadsort för Ingmar Bergman under den senare delen av hans liv. Det är även här vid Fårö kyrka han

är begravd. Ön har inte alltid varit en turistmagnet. Fram till så sent som 1998 var Fårö militärt område och det var inte alla som hade tillträde (Region Gotland, 2013). Utländska medborgare var tvungna att hämta tillstånd för att beträda ön. Idag är hela ön klassad som riksintresse för friluftslivet (Region Gotland, 2014b).

Fårö är känt för sitt karga och speciella landskap både i inlandet och ute vid kusterna. Det finns stora ytor på ön bestående av alvarmark (Region Gotland, u.å.), det vill säga näringsfattiga, karga områden bestående av kalkhällar med ett tunt lager växtlighet. Det utbredda och intensiva betet av främst lamm som pågått på Fårö under många år har haft stor påverkan på landskapsbilden vi ser idag, och är en förutsättning för det rika växtliv som finns på ön (Martinsson, 2001).

Region Gotland tillhandahåller en interaktiv karta över naturvärdena på ön. Enligt denna karta kräver exploatering på hela Fårö hänsyn, och stora delar är även markerade som att exploateringsmöjligheten är begränsad och/eller exploatering ytterst begränsad. Många platser är markerade lager på lager med olika naturvärden (Region Gotland, u.å.). Region Gotland skriver att av Fårös yta är mer än 80 procent utpekad som riksintresse för naturvården (Region Gotland, 2014b). Exempelvis alvarmarker och sammanhängande jordbruksarealer tillhör de stora, oregelbundna, öppna landskapsrum som har stora landskapsvärden och är känsliga för förändringar (Region Gotland, 2014b).

Det finns i princip ingen god jordbruksmark på Fårö skriver Region Gotland i sina bebyggelseriktlinjer i den fördjupade översiktsplanen, de anser att all den jordbruksmark som finns är ett kulturlandskap som är nödvändig för småbruk och jordbruksföretag. (Region Gotland,

2014b). Det finns många befintliga gamla stentunar (typiska gotländska stenmurar) på ön, dessa är kulturminnen som är viktiga element i landskapet och är dessutom utpekade med biotopskydd (Region Gotland, 2014b).

Östergren menar att gränserna som drogs upp på Fårö 1690 blev raka och skärande genom landskapet efter att stora delar av ön bestått av allmänningar och gemensamt bete. Åkerbruket på Fårö har aldrig haft en så stor betydelse som i andra delar av landet, vilket gjort att marken aldrig genomgick det riktiga laga skiftet på 1800-talet. Detta gör att Fårö har behållit sina förskiftes små arealer med stora splittringar i ägandet. Dessutom är odlingen fränskild (hägnad från) djuren på ön, tvärtemot på många andra ställen där man skiljer ut djuren från odlingarna (Östergren, 2001).

Vägnätet på Fårö idag stämmer till stor del med det vägnät som fanns på 1600-talet och förhållandet mellan bebyggelsen och vägnätet har i stort varit samma i århundraden. Vissa ändringar skedde först med bilens utveckling då äldre, mer natursköna slingrande vägar, ersattes med rakare sträckningar för bilen genom landskapet (Region Gotland, 2014b).

Idag finns som tidigare nämnts ingen infrastruktur för cykeltrafik på Fårö utan all cykeltrafik sker i blandtrafik i bilinfrakturen. Detta är något som ses som ett problem av både boende och turister, och ibland varit uppe som ämne i de lokala tidningarnas insändarspalter. Nu senast i april 2018 skrevs en insändare som belyser att inga satsningar görs på alternativ till bilen, och problemet med att dela de smala vägarna med

bilar som i höga hastigheter har målet inställt på öns badstränder (helagotland, 2018).

Föreningen Fårö framtid har i sina skrifter (Fårö framtid, 2016 och 2017) som säljs varje sommar till boende och turister tagit fram olika cykelsträckor de två senaste åren som kan användas för rekreation, dessa har sammanställts i kartor inne i skrifterna. Sträckorna bygger på användningen av främst traktorvägar och dylikt, och olika längder finns att välja på.

Kommunens planer

Gotlands kommun anser i *Vision Gotland 2025* (2014) att de trafikslag som bör prioriteras i planeringen är gång- cykel- och kollektivtrafik för att kunna uppnå hållbar utveckling på ön. En målbild regionen har är att “Alla människor på Gotland ska ha möjlighet att effektivt, säkert och på miljömässigt långsiktigt hållbart vis förflytta sig mellan bostad, arbete, skola och fritidsaktiviteter” (Gotlands kommun, 2014, s. 25). Det kommunen menar med detta är att människor ska kunna förflytta sig exempelvis kollektivt, till fots eller med cykel i sin vardag i stället för att vara bundna till bilen, oavsett var de bor. Som tidigare nämnts är det svårt att försörja glesbefolkade områden med kollektivtrafik, varför de aktiva transporterna blir viktiga på dessa platser. Dessutom vill kommunen att cykeltrafiken ska öka med hela 30% inom 15 år (Gotlands kommun, 2014). Detta betyder att det krävs stora insatser för att regionen ska kunna uppnå sina visioner, även utanför tätorterna. Regionen skriver i sin energiplan för region Gotland, *Energi 2020*, att de vill underlätta för transport med cykel, även för längre resor (Region Gotland, 2014a).

I översiktsplanen står även att läsa att en heltäckande cykelled bör planeras på ön för turismens utveckling (Gotlands kommun, 2010). Turismen är en av de viktigaste näringarna på Gotland och utvecklingen av turismen nämns flertalet gånger i kommunens översiktsplan (a.a.). I den fördjupade översiktsplanen för Fårö står att läsa att ett uttalat mål från Regionen är att Gotland ska öka sin attraktivitet som besöksmål, vilket de anser ställer krav på utbyggnad av infrastrukturen för cykeln (Region Gotland, 2014b).

På hemsidan för Visit Gotland lockar man till cykelsemester på Gotland genom att marknadsföra ön som Sveriges bästa plats för detta i och med ”en kustnära och naturskön cykelled” i form av gotlandsleden som går längs hela ön (Gotlands media, 2017). Men i realiteten är Gotland inte helt och hållet planerat och anpassat för cyklismen och cykelturismen idag i och med bilvägarnas utformning och avsaknaden av separerade cykelvägar främst på den norra delen av ön. Dessutom använder många bilvägarna att cykla på i stället för den utmarkerade leden där den är separerad från biltrafik, troligtvis på grund av att bilvägen är den effektivaste vägen mellan många målpunkter. I översiktsplanen för Gotland menar kommunen dock att planeringen av cykeltrafik ska ta hänsyn till den kortaste vägen mellan två målpunkter (Gotlands kommun, 2010).

Region Gotland skriver i den fördjupade översiktsplanen för Fårö att det är farligt och otrevligt att som cyklist behöva vistas på samma väg som bilar, de menar också att detta får många att inte ens överväga cykling som ett alternativ (Region Gotland, 2014b). De skriver också att detta inte är förenligt med Nollvisionens krav på säker trafik att blanda oskyddade trafikanter med biltrafik i hög hastighet (a.a.).

I den fördjupade översiktsplanen för Fårö skriver Region Gotland att satsningar på aktiv transport i form av cykelvägar ger ökad trivsel, trygghet, säkerhet och tillgänglighet för både de fast boende och de som är turister på ön (Region Gotland, 2014b). Regionen anser vidare att landsbygdsturismen skulle kunna utvecklas med en ökad cykelturism på ön genom fler gästnätter och för de som bor och verkar på Fårö i förlängningen ökad sysselsättning (a.a.). De menar alltså att turismen ger förutsättningar för en levande landsbygd på ön. Genom att skapa arbetstillfällen och stödja nya etableringar så bidrar turismen till att stödja fast boende på ön (a.a.).

Vidare skriver Region Gotland i sin fördjupade översiktsplan för Fårö att den ökade turistsatsningen ger en ökad trafik de mest intensiva veckorna under sommarsäsongen på länsvägen på ön där det redan nu är mycket högt tryck (Region Gotland, 2014b). Det kommunen ser som lösningen på detta är satsningar på bland annat cykelvägnät, så att besökare kan ställa bilen och istället använda sig av aktiv transport runt på ön. Säkra cykelstråk menar regionen är en del av den tekniska infrastrukturen som utgör en viktig förutsättning för att Fårö ska kunna utvecklas (a.a.).

Regionen skriver i sin fördjupade översiktsplan för Fårö att det på landsbygden idag finns brister i säkerheten för cyklisterna, då det ofta inte finns avgränsade cykelvägar utan cyklisterna tvingas dela yta med andra fordon i hög hastighet (2014b).

I kommunens dokument går att finna att de önskar cykelväg mellan Broa-Kyrkviken, Kyrkviken-Sudersand och Sudersand-Ekeviken. Kommunens första prioritet i dragningen av cykelväg är sträckan mellan Kyrkviken och Sudersand/Ekeviken (Region Gotland, 2014b).

Området Sudersand är utpekad som turistzon i den fördjupade översiktsplanen för Fårö (a.a.).

De skriver vidare att vardagscyklare och arbetspendlare ofta prioriterar att vägen är snabb och gen, medan rekreationscyklister tros föredra att leden är naturskön och passerar lokala besöksmål (Region Gotland, 2014b).

I gestaltungsriktlinjerna i den fördjupade översiktsplanen för Fårö skriver kommunen att kompletterande gång- eller cykelbanor kan tillåtas utmed befintliga vägar på ön, och/eller som stråk/stigar genom naturområden för att kunna knyta ihop exempelvis badplatser och turistmål (Region Gotland, 2014b). De skriver att enskilda vägar och lågtrafikerade länsvägar skulle kunna utgöra en del i ett möjligt vägnät för cykel (Region Gotland, 2014b).

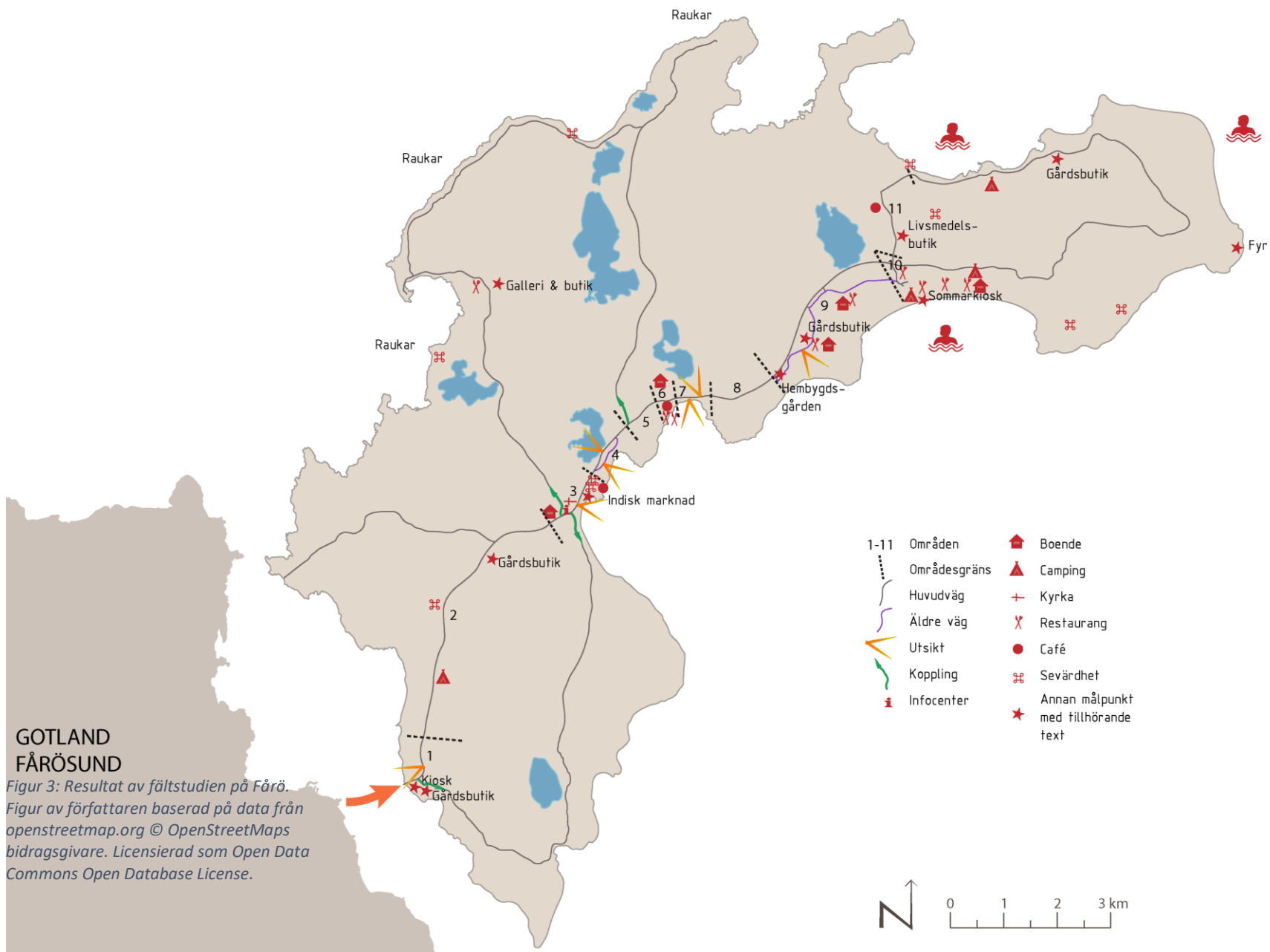
All form av exploatering ska ske i harmoni med bevarandet av de unika natur och kulturvärden som finns på Fårö enligt Region Gotland (2014b).

Fältstudie

Fältstudien på Fårö är utförd genom observationer på plats och jag har dessutom filmat längs hela sträckan där en cykelled kan vara aktuell, längs med bilvägen, då denna sträckning till stor del utgör den mest effektiva vägen mellan färjeläget på Fårö och Sudersand/Ekeviken.

Det är svårt att bedöma känslan av platserna och sensoriska kvaliteter då dessa ändras markant över året på Fårö, en plats som på vintern uppfattas som lugn och öde kan på sommaren uppfattas som levande och i rörelse - varför jag valt att inte bedöma detta på platserna under mitt besök i april.

Nedan redovisas fältstudien uppdelat i delområden med början vid entrén i den södra delen av ön och en kompletterande karta med siffror som korrelerar med de siffror som står skrivna vid delområdena i texten.



Delområden

Område 1 - Broa

Entrén till ön sker här med färjan som tidigare nämnts. Ett relativt öppet område med en lutning upp in mot ön. Platsen visar tydligt på det kulturella arvet i och med både beteslandskap, typiska byggnader med agtak, kvarn och den tydliga karga karaktären som ön blivit känd för. Vid färjeläget finns en kiosk med cykeluthyrning och längre upp i området längs vägen som åt öst finns en gårdsbutik.

Område 2 - Ajnens och Ödehoburga

Detta område innefattar en ganska stor areal av likartad miljö omkring vägen. Det är relativt slutet mellan tallskogen men öppnas ibland upp av spridd bebyggelse och glesare bevuxna beteshagar. Det finns en gårdsbutik i anslutning till bilvägen. Här ligger även en camping.

Område 3 - Kyrkviken

Här öppnas landskapet upp och här finns sträckans tydligaste landmärke, Fårö kyrka, som också har blivit en målpunkt för många turister på senare år i och med Ingmar Bergmans grav på den tillhörande kyrkogården. Innan avfarten till kyrkan går en väg in till väst mot Lauters och raukområdet. På motsatt sida om kyrkan finns en väg in mot Hammars. I anslutning till kyrkan och dess parkering finns Fårös infocenter med liten butik. Vid kyrkan och infocentret finns en gårdsbutik. Då bilvägen går på den östra sidan av kyrkan har man vy över Kyrkviken när man färdas på vägen som sluttar ner från kyrkan. Efter kyrkan på den västra sidan är det öppen betesmark, på motsatt sida finns en byggnad som förr varit en konsumbutik men som nu under somrarna inhyser en indisk marknad. Bergmancenter och Fårö museum med tillhörande café ligger lite norr om nämnda byggnad, och

bredvid det även öns enda barnomsorg i form av förskola och fritids drivet av ett föräldrakooperativ.

Område 4 - Möllnor

Vägen går på östra sidan längs med Möllnor träsk vilket ger en bra vy över vattnet då området är öppet. Parallellt, öst om huvudleden går den ”gamla vägen”, en grusväg som förr var den huvudsakliga vägen i området men som nu främst brukas av de boende och sommarboende längs med grusvägen. Längs den gamla vägen har man mer kontakt med havet i och med Möllnorviken öst om vägen. Den gamla vägen återansluter innan backen upp i slutet av området.

Område 5 - Langhammarsvägens infart

Väl uppe på toppen av backen finns en infart till vänster som leder till Langhammars raukområde (kopplad till vägen vid kyrkan mot Lauters). Efter infarten är vägen på båda sidor omgärdad av stentunar en bit från vägen. Området är öppet.

Område 6 - Kuten

Här ligger bebyggelse nära vägen och sänkt hastighet på sommaren. Här ligger ett crêperie, och även en ytterligare restaurang, ett café och bed and breakfast.

Område 7 - Friggars

Plötsligt efter cafét öppnas landskapet upp, och ger en vy över Friggarsviken i öst och hamnen där. I väst finns utspridd bebyggelse bakom stentunar och i övrigt öppet landskap närmst vägen.

Område 8 - *Backen*

Området är öppet och sluttande uppåt i början av sträckan. Fortsatt öppet med tall-betesmark på den västra sidan och gles tall/enbestand på den östra vilket senare byts mot öppna fält närmst vägen. Vägen inramas delvis med stentunar.

Område 9 – *Hembydsgården och gamla vägen*

Högre bestånd av tallar efter hembydsgården längs båda sidor av huvudleden. Det öppnas upp i mitten av sträckan där omgivningen består av beteshagar för att sen åter bli mer slutet med spridd bebyggelse. Parallellt med huvudleden på den östra sidan finns den "gamla vägen" som förr var huvudled, den börjar vid infarten till hembydsgården. Det finns flera vägar från den nuvarande huvudleden som kopplar till den gamla vägen. Mellan den gamla och nya vägen ligger en gårdsbutik. Längs den gamla vägen ligger ett konferenscenter med boende, ett bed & breakfast och två restauranger. Vackra vyer längs vägen ut över havet i öst på vissa delar av sträckan.

Område 10 - *Korsningen och Sudersand*

Fyrvägskorsning som leder ned åt Sudersand, upp åt Ekeviken, åt den norra delen av ön (Norsta Auren och Fårö fyr) och åt färjehållet. Vid korsningen ligger en lunchrestaurang/café och en butik. Vid Sudersand ligger flertalet restauranger, camping, minigolf, boende, och många av de sommarboende gästernas stugor. Anledningen till att mycket service och annat är samlat här är stranden Sudersand som lockar många turister på somrarna.

Område 11 - *Sudergårda och Ekeviken*

Längs vägen åt Ekeviken ligger öns enda livsmedelsbutik och ett bageri. Här färdas mycket folk på sommaren. Relativt slutet område med tallskog och ganska tät (för ön) men spridd bebyggelse längs båda sidor av vägen. I slutet av sträckan ligger Ekeviken som även det är ett populärt turistmål för badgäster. Även här ligger många av sommargästernas stugor. Längre upp på vägen (utanför området) finns ytterligare en camping och gårdsbutik samt den stora och populära badstranden Norsta.

Sammanfattning av fältstudien:

Undersökningen gav att det både på den östra och västra sidan av vägen finns stora ytor som idag används som bete för djur, främst då lamm. Det finns tunar på många ställen i landskapet, vilka bland annat avskiljer området vid vägen med omkringliggande funktioner. Attraktiva vyer finns på ett flertal ställen på ön, då främst kopplade till havs- eller vattenkontakten. Längs två sträckor rör sig huvudleden parallellt med äldre vägsträckningar, vilka är anslutna till huvudleden. Många av verksamheterna och målpunkterna på ön finns i anslutning till huvudbilvägen och den norra av de gamla vägarna.

Intervjuer

Nedan följer sammanställningen av intervjuerna utförda på Fårö.

Inställningen till en eventuell cykelled:

Samtliga respondenter är positivt inställda till en cykelväg på ön. Flera av respondenterna uttrycker det som att det är så pass självklart att infrastruktur för cykeln behövs på ön att det redan borde varit löst.

Hur det skulle gynna Fårö:

En av respondenterna menar att utveckling av infrastruktur för cykeln skulle gynna cyklisterna på ön i och med ökad säkerhet. Vissa respondenter tror att en del av de som idag åker bil skulle välja att cykla i stället om det fanns infrastruktur för det, vilket skulle resultera i färre biltransporter på ön. Ökad turism framkom också i intervjuerna som en möjlig följd av en utveckling av infrastrukturen för cykel. En respondent reflekterade över om det kanske skulle vara en annan typ av turister som lockades till ön. Två respondenter menade att en utveckling av cykelinfrastruktur skulle gynna många av de verksamheter som finns på ön, varav en sa att man då skulle kunna cykla i sitt eget tempo och lättare kunna stanna till. En möjlig följd av en eventuell utveckling trodde en respondent skulle vara att det etableras fler verksamheter på ön.

Varför en cykelled behövs:

Under intervjuerna framhölls den rådande trafiksituationen på ön som orsaken till att infrastruktur avsedd för cykeln behövs, detta då det är

mycket trafik på ön på somrarna som gör det osäkert för cyklister. En av respondenterna uttryckte det: ”Det är fullständigt livsfarligt att cykla på Fårö”. Vissa av respondenterna uttryckte oro för att det skulle hända någon svår olycka på ön i och med rådande trafiksituation. Färjan nämndes av två respondenter som en orsak till oron då den resulterar i att trafiken kommer i sjök. Flera respondenter nämnde att stora fordon, som traktorer och husbilar, bidrar till att det är osäkert att cykla, då de resulterar i trafik som stoppas upp och farliga omkörningar. Två av respondenterna ansåg att bilisterna på ön under sommaren inte respekterar cyklister.

Var en cykelled behövs:

Alla respondenter anser att en väg mellan Broa och Sudersand behövs, och en majoritet anser att den behövs mellan även mellan Sudersand och Ekeviken.

Sedan framkom skilda önskemål om en ytterligare utbyggnad av cykelnätet på ön, till raukarna, mellan Ekeviken och Langhammars och runt näset (bilvägen som går i en loop i nodöst).

Hur den borde utformas:

Den snabbaste vägen sa fyra av respondenter var viktigt för utformningen av infrastruktur för cykeln, för att kunna användas som transportsträcka. En av dessa respondenter uttryckte att det kunde vara värt att göra någon avkrok för en sevärdhet men inte annars och en annan respondent hänvisade till att Fårö framtid har gjort cykelkartor

för rekreation redan. En respondent tyckte att en cykelled kunde gå antingen längs med vägen eller utanför. En respondent sa att separata cykelvägar inte passar in i landskapet på ön.

En respondent uttryckte att ett alternativ är att använda de gamla huvudvägarna på ön som del i en cykelled genom att sänka hastigheten på dessa och stänga för genomfart av bil. En annan respondent sa att det finns andra traktorvägar och dylikt, men att dessa resulterar i flertalet grindar som man måste stanna upp och öppna.

Det var skilda önskemål om utformningen av vägen, vissa uttryckte att en separat väg är det ”bästa”, medan andra ansåg att bilvägen borde breddas för att göra plats för cykeln. Beläggningen nämndes också av två respondenter, där en anser att vägen ska vara asfalterad och en annan inte nödvändigtvis tyckte att vägen behöver vara det så länge den hålls efter för att undvika potthål.

En respondent anser att ön inte ska ”serveras” för mycket, besökare ska få upptäcka den själva.

Förslag Fårö

Med bakgrund i vad som framkommit i texter om Fårö, fältstudier och intervjuer. Se Figur 4.

I Regionens dokument bedöms att en cykelled behövs hela vägen från Broa till Sudersand och Ekeviken, uppdelat på olika delar med olika prioritet (Region Gotland, 2014b). Denna åsikt delas till stor del av respondenterna, vilka uttryckte att trafiksituationen längs denna sträcka gör att infrastruktur för cykeln måste utvecklas. Av fältstudien framkom att många av de målpunkter som finns på ön är belägna i anslutning till denna sträckning. Den enda offentliga entrén till ön är vid Broa. Sudersand och Ekeviken är populära badstränder. Mellan eller i anslutning till dessa punkter finns restauranger, caféer, kyrkan och boende. Sammantaget innebär detta att sträckningen av cykelleden borde vara just denna.

Kommunen uppger att vid planering av cykeltrafik ska hänsyn tas till den kortaste vägen mellan två målpunkter (Gotlands kommun, 2010). Denna åsikt uttryckte även vissa respondenter. Regionen menar att vardagscyklare föredrar en gen väg, medan rekreationscyklister dock föredrar kopplingar till lokala besöksmål och att leden är naturskön (Region Gotland, 2014b). Det faktum att det finns möjligheter att göra avstickare på traktorvägar och dylikt (Fårö framtid, 2016 och 2017) gör att det ändå går att göra längre rekreativa turer på cykel om så önskas. För att kunna ta sig fram till ”avstickarna” eller andra målpunkter säkert, effektivt och på ett hållbart vis (Gotlands kommun, 2014) så krävs en säker cykelled då den huvudväg som finns idag inte är säker att cykla på vilket både respondenterna och Region Gotland (2014b) anser.

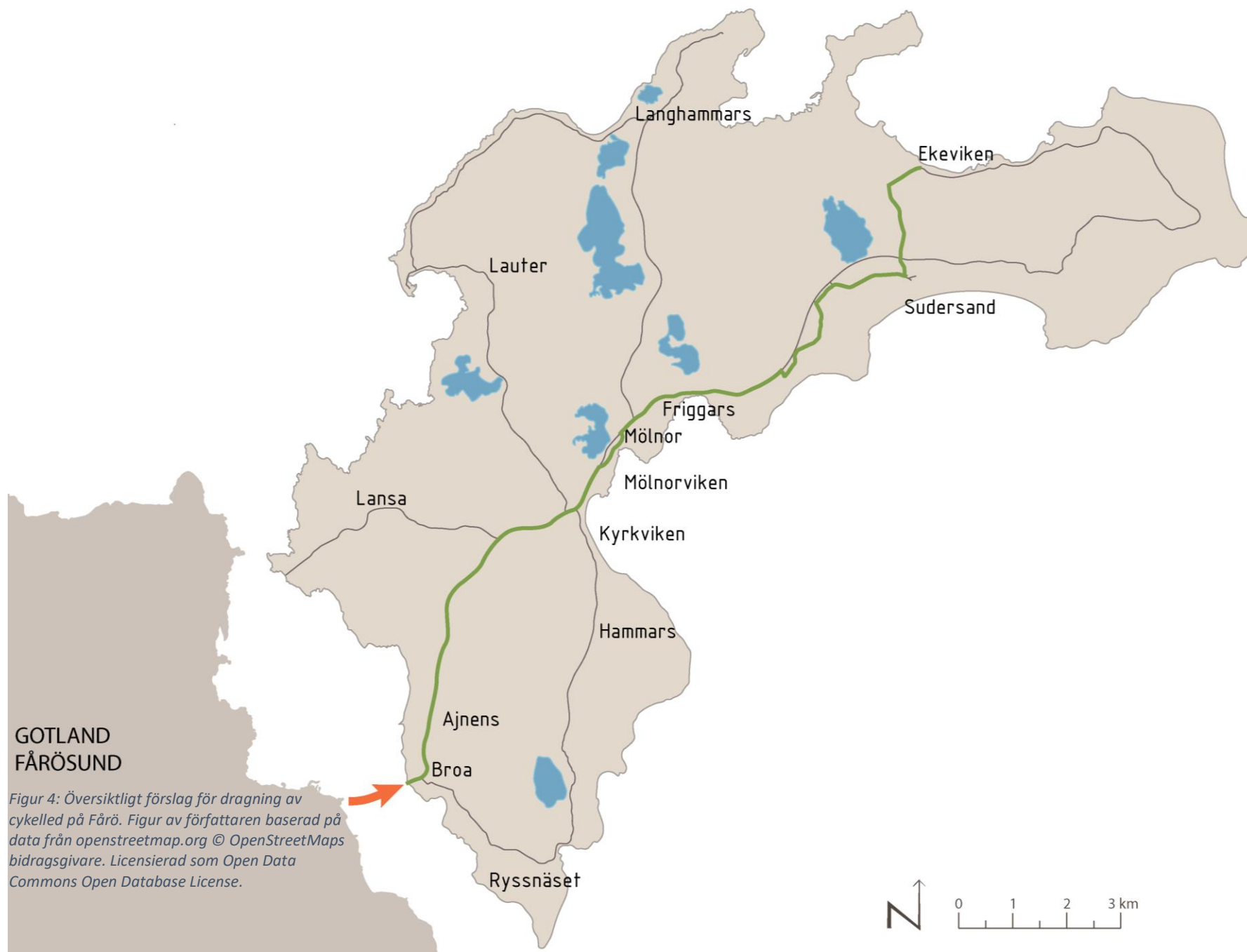
En stor del av ön har stora naturvärden (Region Gotland, u.å.) varför det krävs en medvetenhet i planeringen för att göra ingreppen så små som möjligt. Regionen menar att all form av exploatering ska ske i harmoni med bevarande av öns unika natur- och kulturvärden (Region Gotland, 2014b). Både alvarmarker och jordbruksmark bedöms innehålla stora landskapsvärden och vara känsliga för förändringar (a.a.). De stentunar som finns på ön är dessutom klassade med biotopskydd och som viktiga element i landskapet (a.a.). Stora delar av ön används som betesmark, vilket framkom i fältstudien eftersom stora ytor kunde ses från vägen. Fårö är ett av de få områden som behållit det småskurna gammalsvenska kulturlandskapet med stor ägosplittring där odlingen skiljs från djuren snarare än tvärt om (Östergren, 2001). Även detta är något som måste tas hänsyn till i planeringen, då ingrepp i form av en cykelled genom betesmark skulle innebära grindar eller färistar längs den nya leden. Grindar som ofta är fallet på de mindre vägar som finns på ön, skulle innebära oro hos markägare då grindarna inte alltid stängs av de passerande. I gestaltungsriktlinjerna för Fårö går att finna att kommunen anser att kompletterande infrastruktur för cykeln kan tillåtas utmed befintliga vägar på ön, alternativt som stråk eller stigar genom naturområden för att kunna knyta ihop målpunkter (Region Gotland, 2014b). Av fältstudien framkom att det till stor del finns öppen yta mellan vägen och kringliggande stentunar, skog eller bebyggelse. Används ytan bredvid den befintliga vägen undviks ingrepp i andra natur- och landskapsvärden på ön. En av respondenterna uttryckte att separata cykelvägar inte passar in i landskapet på ön.

Regionen skriver att enskilda vägar skulle kunna användas som en del i cykelinfrastruktur på ön (Region Gotland, 2014b) och detta framkom även under intervjuerna som ett alternativ under förutsättning att det

inte innebär en omväg och grindöppningar för cyklisten. Av fältstudien framkom att det finns två äldre vägar på ön som ansluter och går parallellt med den nuvarande huvudleden, vilka inte innebär omvägar eller grindöppningar.

Av intervjuerna framkom också tankar om att en cykelled skulle kunna gynna de verksamheter som ligger i anslutning till sträckningen. Fältstudien visade på att många av de verksamheter som är kopplade till turismen på ön är belägna i nära anslutning till den befintliga huvudleden och en av de äldre vägarna på ön. Detta har troligtvis att göra med att vägnätet och förhållandet mellan detta och bebyggelsen i stort sett varit likadant under en lång tid (Region Gotland, 2014b). Något som kom upp under intervjuerna var att de befintliga gamla vägarna skulle kunna stängas för genomfart för biltrafiken och göras till en väg för cykelföreträde, detta skulle göra att de verksamheter som ligger i anslutning till vägen fortfarande är tillgängliga för de bilburna gästerna.

Sammantaget utgör detta grunden för mitt förslag (se Figur 4) att en cykelled bör gå från Broa upp till Sudersand längs med den befintliga huvudledens östra sida, för att de två äldre vägarna ska kunna ingå i denna cykelled. Detta skulle kunna ske antingen genom en breddning av den befintliga vägen eller som en separat väg i anslutning till bilvägen. Vidare bör den från Sudersand ledas upp mot Ekeviken, på ena eller båda sidor om den befintliga bilvägen.



Diskussion

Förslaget

I samklang med det som står att läsa i regeringens proposition om att det finns outnyttjade potentialer för turismutvecklingen på landsbygden (Näringsdepartementet, 2018) så skriver även Region Gotland att turismen på ön skulle kunna utvecklas (Region Gotland, 2014b) vilket är ett av deras uttalade mål (Gotlands kommun, 2010). Regionen skriver dock att en ökad turistsatsning på ön ger ökad trafik under sommarsäsongen, varför de vill satsa på den aktiva transporten i form av cykel (Region Gotland, 2014b) vilket de bedömer kan hjälpa turismens utveckling på Gotland (Gotlands kommun, 2010). Detta menar de ställer krav på utveckling av infrastruktur för cykeln (Region Gotland, 2014b) vilket Kågeson (2007) också ser som en förutsättning för att kunna locka cyklande turister. Regionen har också som ett mål att alla människor på ön ska kunna förflytta sig på ett miljömässigt hållbart, effektivt och säkert sätt (Gotlands kommun, 2014).

Vid både kartläggningen och utvecklingen av landskap är det viktigt att involvera de människor som berörs av detta och vet hur ”deras” landskap ser ut enligt Landskapskonventionen (Council of Europe, u.å.). Detta gör att vid utveckling av en eventuell cykelled på ön är det viktigt att ta del av de berörda invånarnas syn på sitt landskap för att kunna få en bild av deras vardagslandskap. Det är också viktigt då de lokalboendes vardagscykling i litteraturstudien visat sig utvecklas efter anläggningen av turistcykelleder (Kågeson, 2007; Meschik, 2012). Det som utvecklas för turismen kan alltså visa sig vara till nytta även för de lokalboende på en plats. Detta bör också kunna ge en social utveckling

på platsen, då de personer som inte har tillgång till bil ges större möjlighet att röra sig fritt.

En förutsättning för att Fårö ska kunna locka cyklande turister är att det finns bilfri infrastruktur i tillräcklig mån för detta ändamål (Kågeson, 2007). Om det inte finns infrastruktur för cykeln kan de positiva ekonomiska effekterna som cykelturismen hade kunnat ge begränsas (Ritchie och Hall, 1999). Enligt Schantz (2006) är den snabbaste vägen viktig, detta vilket även Gotlands kommun (2010) tagit fasta på. Detta krockar dock med Heldt och Liss slutsats att cykelturister föredrar längre cykelleder framför kortare (Heldt och Liss, 2013) och Regionens teori, om att turister tros föredra att leden är naturskön (Region Gotland, 2014b). Förslaget som getts i kombination med de rekreationsvägar som Fårö framtid visar i sina skrifter (Fårö framtid 2016 och 2017) borde dock kunna uppfylla kraven för både vardags- och rekreationscyklister. Rekreationsvägar finns som sagt redan utpekade på ön, vilka skulle kunna utgöra ett komplement för dem som vill cykla längre. Det som saknas idag är infrastruktur som stödjer en säker transport till dessa rekreationsvägar och till andra målpunkter på ön.

Genom att i förslaget använda befintlig infrastruktur som en del i utvecklingen av en cykelled, vilket framhålls både av Regionen (2014b), i intervjuerna och efter fältstudien som ett förslag, kan kostnaderna för leden minska (Kågeson, 2007). Detta ger troligtvis också en miljövinst och skulle vara positivt med tanke på de naturvärden som finns på ön, att återanvända i stället för att bygga nytt.

Förutom infrastruktur för cykeln krävs att det finns andra funktioner så som restauranger och butiker i tillräcklig mån i anslutning till den

tänkta ledens sträckning för att få ekonomiska fördelar som kan stötta den regionala utvecklingen (Heldt och Liss, 2013; Piket, Eijgelaar och Peeters, 2013). Detta då den direkta konsumtionen verkar ge en stor del av det ekonomiska tillskottet till platsen (Heldt och Liss, 2013; Piket, Eijgelaar och Peeters, 2013; Kågeson, 2007). Även Regionen bedömer att de som cyklar på fritiden uppskattar att leden passerar lokala besöksmål (Region Gotland, 2014b). Det faktum att cykelturister färdas långsammare och stannar över natten i perifera områden (Ritchie och Hall, 1999) gör också att det är bra om boenden finns i anslutning till infrastrukturen. Av fältstudien framgick att många av de verksamheter som finns på ön med kopplingar till turismen är belägna i anslutning till den befintliga bilvägen och en av de äldre vägarna på ön, varför det är motiverat att placera en cykelled här. Det finns så pass många verksamheter längs med den föreslagna sträckan för cykelleden på ön att det är rimligt att anta att cykelturismen skulle kunna ge ett ekonomiskt tillskott, samtidigt som det verkar finnas utrymme för fler verksamheter att etableras. I intervjuerna framkom att de lokala näringarna troligtvis skulle kunna dra nytta av en cykelled på ön. Vidare utveckling av företagandet framkom både i intervjuerna och i litteraturstudien (Kågeson, 2007; Piket, Eijgelaar och Peeters, 2013; Ritchie och Hall, 1999) som en möjlig följd av utvecklingen av en cykelled.

Generellt

Enligt landsbygdspropositionen är turismen en viktig del i utvecklingen av landsbygden, och det är också på landsbygden de bästa förutsättningarna för att locka turister finns (Näringsdepartementet, 2018). Men för att inte riskera att landsbygdens landskap förstörs av

turismens framfart (Council of Europe, u.å.; Csorba och Bodnár, 2007) så behövs satsningar på miljövänligare former av turism. Den aktiva turismen i form av cykelturism framhålls i den nationella cykelstrategin kunna ge landsbygden nya förutsättningar för näringsutvecklingen (Näringsdepartementet, 2017). Cykelturism kan bidra till regional utveckling och är en mer miljövänlig form av turism (Meschik, 2012).

Turister som förflyttar sig med cykel har visat sig ha större benägenhet att röra sig in mot perifera områden på destinationen (Ritchie och Hall, 1999). En förutsättning för att en destination ska kunna locka cykelturister är att det finns tillräcklig, säker och trafikseparerad infrastruktur för cykeln (Kågeson, 2007). Andra faktorer på platsen för utvecklingen har efter litteraturstudien visat sig spela in i att både locka turismen och sedan kunna få de ekonomiska fördelarna som kan komma av denna. Att målpunkter och faciliteter för mat och konsumtion finns i tillräcklig mån i anslutning till infrastrukturen har även det betydelse (Heldt och Liss, 2013; Piket, Eijgelaar och Peeters, 2013). Anledningen är att ett viktigt ekonomiskt bidrag som cykelturism ger är i form av den direkta konsumtionen på en plats (Heldt och Liss, 2013; Piket, Eijgelaar och Peeters, 2013), dessutom stannar cykelturisterna längre på grund av sitt tempo, övernattar i perifera områden (Ritchie och Hall, 1999) och har en större benägenhet att stanna vid besöksmål längs vägen (Kågeson, 2007).

Det är viktigt att ta hänsyn till varje enskilt landskap (Council of Europe, u.å.) vid utveckling, varför en bedömning av natur, kultur, sociala och ekonomiska värden bör göras på varje plats för att få reda på vilka möjligheter och svårigheter som finns. Det är därför också viktigt att involvera lokalbefolkningen i utvecklingen av landskap (Council of Europe, u.å.) för att ge sin bild av sitt vardagslandskap. Det

är de boende som påverkas mest av förändringar i sin närmiljö och detta kan komma att påverka deras livskvalitet. Ska en eventuell cykelled fungera för turismen på en plats så måste den också fungera för de boende, detta då det är deras vardagslandskap som berörs varvid det är viktigt att involvera dem i arbetet. De boende på en plats har dessutom kunskap om sin närmiljö som inte alltid kan fås genom besök på platsen eller studier av kartmaterial. Cykelleder som utvecklas brukar i första hand brukas av turister och för rekreationscykling, för att senare kunna övergå till att brukas för vardagscykling och mer av de som bor på platserna (Kågeson, 2007; Meschic, 2012). Detta gör att en led för cykelturism som är planerad i samarbete med lokala intressenter skulle kunna bidra till ökad rörlighet och mindre miljöpåverkan även hos dem som bor på platsen året runt. Det krävs dock en avvägning mellan det som framkommit kunna vara turismens önskemål och vardagscyklarnas önskemål i utformningen av en cykelled.

I litteraturen har jag funnit att utvecklingen av cykelleder kan främja den regionala utvecklingen till stor del genom den direkta konsumtionen av turismen (Heldt och Liss, 2013; Piket Eijgelaar Peeters, 2013; Kågeson, 2007). Det krävs dock att det finns tillräckliga kopplingar mellan infrastrukturen för cykeln och platser för konsumtion (Heldt och Liss 2013; Piket, Eijgelaar och Peeters, 2013). Detta ger då i sin tur ett ekonomiskt tillskott till de verksamheter som finns på platsen, vilket skulle kunna bidra till utveckling av verksamheterna, fler verksamheter, fler arbetstillfällen och ökade inkomster.

Utvecklingen av en cykelled tycks, under förutsättning att det finns tillräcklig och adekvat infrastruktur och kopplingar till tillräckligt många faciliteter för konsumtion, kunna bidra till den regionala utvecklingen

på ett ekonomiskt och socialt sätt och dessutom kunna hjälpa till att minska turismens och lokalbefolkningens miljöpåverkan.

Min slutsats är att för att kunna stödja den regionala utvecklingen på Gotland, och troligtvis även i eller på andra nuvarande eller potentiella turistorter genom utvecklingen av cykelleder, är det viktigt att koppla infrastruktur till de värden som finns för turister och boende. Det vill säga att det ska vara möjligt att nå målpunkter och aktiviteter på ett enkelt, tryggt och effektivt sätt till cykel på platsen. Dessutom är det viktigt att utvärdera varje landskap med hjälp av de som har det som ”sitt landskap”.

Metoddiskussion

Urvalet av respondenterna är gjort genom att välja ”lokala experter”, detta då de har inblick i både att bo på ön och hur det uppfattas av turister. Genom att även intervjua turister och sommarboende så skulle en större bild av landskapet och behoven kunna visas. Dessutom är alla respondenter i övre medelåldern eller högre, vilket gör att den yngre generationens syn på en eventuell cykelled inte finns representerat i detta arbete.

Av de beskrivna metoder som jag kunde hitta för att analysera landskap kunde jag inte finna något som passade för mitt ändamål. För det första så utfördes studien inte i stadsmiljö, dit många metoder är anpassade. För det andra så var de metoder jag kunde hitta alldeles för omfattande och tidskrävande för att jag inom ramarna för arbetet skulle kunnat utföra någon av dem med tillfredställande resultat. Jag undersökte inte de sensoriska kvaliteterna i detta arbete på grund av att de skiljer sig mycket mellan säsongerna på ön. Att utföra jämförande

analyser under vinter- respektive sommarhalvåret hade kunnat ge en bättre bild av hur landskapet och situationen är på ön.

Avslutande kommentarer

Arbetet har behandlat hur utvecklingen av en cykelled kan främja regional utveckling, vilket den tycks kunna göra genom att dra turism och på så sätt främja utvecklingen av arbetstillfällen och företagande till en mycket lägre påverkan på miljön än vad bilturismen gör. Med rätt placering tycks en cykelled kunna bidra till ett betydande ekonomiskt tillskott till verksamheter med anknytning till den. Dessutom verkar det kunna främja hälsan på platser där infrastruktur för cykeln utvecklas i och med att de som bor på platserna för utvecklingen ges möjlighet att använda cykeln som transport och rekreation på ett säkert sätt.

Ett heltäckande välutvecklat system på hela ön skulle kunna ge ökade ekonomiska effekter som skulle gynna hela ön, både ekonomiskt och miljömässigt i och med en ökad miljövänlig turism. Dessutom skulle detta kunna locka de turister som väljer resmål med cyklingen som huvudfokus om det satsas på ett riktigt heltäckande bilseparerat nät då man i så fall skulle kunna spendera en semester på ön och ägna sig åt cykling.

Vidare krävs ett arbete med att tydliggöra, uppmärksamma och marknadsföra det nät av vägar som skulle kunna användas för ren rekreationscykling på ön. En förutsättning för att dessa ska kunna användas på ett bra sätt är dock att kommunikationerna till dessa är säkra, vilket har varit fokus för den dragning detta arbete baseras på. Det krävs också ett arbete för att undersöka vilka andra faktorer som är

viktiga för turismen genom att prata med besökare eller potentiella besökare och få deras bild av utvecklingen av en eventuell cykelled.

Något jag tar med mig från detta arbete är att det framkom i litteraturstudien att när det väl finns infrastruktur på plats som stödjer cyklande så kommer människor troligtvis cykla mer.

Det hade varit intressant att vidare undersöka skillnader i vardagscyklingen och rekreationscyklingen, och hur dessa kan kombineras för att uppnå infrastruktur som fungerar för båda dessa grupper.

Källor

- Council of Europe (u.å.). *European Landscape Convention - and reference documents*. Tillgänglig:
<https://rm.coe.int/CoERMPublicCommonSearchServices/DisplayDC TMContent?documentId=09000016802f80c6>
- Csorba, Péter och Bodnár, Réka Kata (2007). The european landscape convention and tourism. *Acta Geographica Debrecina: Landscape and Environment Series*. Vol. 1, Nr. 1, s.75-84. Tillgänglig:
http://geo.science.unideb.hu/acta/landsenv/dokument/volumes/vol1 iss12007/csorba_bodnar.pdf
- Folkhälsomyndigheten och Livsmedelsverket (2017). *Förslag till åtgärder för ett stärkt, långsiktigt arbete för att främja hälsa relaterad till matvanor och fysisk aktivitet*. Stockholm och Uppsala: Folkhälsomyndigheten och Livsmedelsverket. Tillgänglig:
<https://www.folkhalsomyndigheten.se/contentassets/5514b381077f4175b13fca5fe1089abe/forslag-till-atgarder-matvanor-fysiskaktivitet.pdf>
- Fårö framtid (2016). *Fårö 2016 – en aktiv upplevelse av Fårö*. [Broschyr] Fårö: Fårö framtid.
- Fårö framtid (2017). *Fårö – din guide 2017*. [Broschyr] Fårö: Fårö framtid. Tillgänglig:
<http://www.faroframtid.se/static/files/14/faroguiden2017.pdf> [2018-05-02]

Gotlands kommun (2010). *Bygg Gotland– översiktsplan för Gotlands kommun 2010–2025*. Visby: Gotlands kommun. Tillgänglig:
<https://gotland.se/50630>

Gotlands kommun (2014). *Vision Gotland 2025 - Regionalt utvecklingsprogram för Gotland – RUP*. Visby: Gotland kommun. Tillgänglig: <https://www.gotland.se/75704>

Gotlands Media (2017). *Cykla på Gotland*. Tillgänglig:
<http://www.gotland.net/se-och-gora/cykla-pa-gotland> [2018-04-05]

Helagotland (2018). *Turismen – närande eller tärande?* Insändare, 4 april. Tillgänglig: <http://www.helagotland.se/insandare/turismen-narande-eller-tarande-15127142.aspx>

Heldt, Tobias och Liss, Viktoria (2013). *Cykelturism och effekter på lokal, regional och nationell nivå: En litteraturgenomgång samt fallstudie på cykelturister i Varberg och på Gotland* (VTI notat 35-2013). Linköping: VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut. Tillgänglig: <http://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:667724/FULLTEXT01.pdf>

Kågeson, Per (2007). *Förutsättningar för cykelturism i Sverige*. Tillgänglig:
<http://www.natureassociates.se/wp-content/uploads/2011/03/Cykelturism-i-Sverige-slutlig.pdf>

Lindskog, Mikko och Sundén, Philip (2018). Svårt att få landsbygdstrafiken lönsam. *Svt nyheter*, 10 januari.

Martinsson, Magnus (2001). Naturen på Fårö I: *Fårö - Den egensinniga ön*. Fårö: Fårö hembygdsförenings förlag. s. 17-55

Meschik, Michael (2012). Sustainable cycle tourism along the Danube cycle route in Austria. *Tourism planning & development*. Vol. 9, Nr. 1, s. 41-56. DOI: 10.1080/21568316.2012.653478

Naturvårdsverket (2017a). *Begränsad klimatpåverkan*. Tillgänglig: <https://www.miljomal.se/Miljomalen/1-Begransad-klimatpaverkan/> [2018-04-04]

Naturvårdsverket (2017b). *Miljömålen*. Tillgänglig: <https://www.miljomal.se/Miljomalen/> [2018-04-03]

Näringsdepartementet (2017). *En nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling– som bidrar till ett hållbart samhälle med hög livs kvalitet i hela landet*. Stockholm: Regeringskansliet. Tillgänglig: https://www.regeringen.se/498ee9/contentassets/de846550ff4d4127b43009eb285932d3/20170426_cykelstrategi_webb.pdf

Näringsdepartementet (2018). *En sammanhållen politik för Sveriges landsbygder – för ett Sverige som håller ihop*. (Regeringens proposition 2017/18:179) Stockholm: Regeringskansliet. Tillgänglig: <https://www.regeringen.se/4950ea/contentassets/0ae0beff7ac24e1385d4de30424b7d02/171817900webb.pdf>

Patel, Runa och Davidson, Bo (2003). *Forskningsmetodikens grunder – Att planera, genomföra och rapportera en undersökning*. Lund: Studentlitteratur.

Piket, Peter, Eijgelaar, Eke och Peeters, Paul (2013). European cycle tourism: A tool for sustainable regional rural development. *Applied Studies In Agribusiness And Commerce*. Vol. 7, Nr. 2-3, s.115-119.

Tillgänglig:

https://www.researchgate.net/profile/Pieter_Piket/publication/305300855_European_cycle_tourism_a_tool_for_sustainable_regional_rural_development/links/58be98b4a6fdcc7bd45e5355/European-cycle-tourism-a-tool-for-sustainable-regional-rural-development.pdf

Region Gotland (2013). *Kulturmiljöprogram Fårö*. Tillgänglig: <https://www.gotland.se/KMPfaro> [2018-05-08]

Region Gotland (2014a). *Energi 2020 - energiplan för Region Gotland*. Visby: Region Gotland. Tillgänglig: <https://www.gotland.se/67446>

Region Gotland (2014b). *FÖP Fårö - Fördjupad översiktsplan 2025*. Visby: Region Gotland. Tillgänglig: <https://www.gotland.se/77914>

Region Gotland och Holm, Ulrika (2017). *Gotland i siffror 2017*. Visby: Region Gotland. Tillgänglig: <https://www.gotland.se/64224>

Region Gotland (u.å.). *Naturvärdeskarta*. Tillgänglig: <https://gotland.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=093a4bbb2422455d94a13db743377b0c>

Riksantikvarieämbetet (2018). *Europeiska landskapskonventionen (ELC)*. Tillgänglig: <https://www.raa.se/samhallsutveckling/internationellt-arbete-och-eu-samarbete/europaradet/europeiska-landskapskonventionen/> [2018-05-09]

Ritchie, B.W. och Hall, C.M. (1999). Bicycle Tourism and Regional Development: A New Zealand Case Study. *Antolla: An international Journal of Tourism and Hospitality Research*. Vol. 10, Nr. 2, s. 89-112. DOI: 10.1080/13032917.1999.9686974

Schantz, Peter (2006). Rörelse, hälsa och miljö - utmaningar i en ny tid. *Svensk idrottsforskning*. Nr. 3, s. 4-7. Tillgänglig: <http://gih.diva-portal.org/smash/get/diva2:536/FULLTEXT01.pdf>

Statistiska centralbyrån (u.å.). *Folkmängd efter region, kön och år. Fårö, år 2017*. Tillgänglig: http://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START_BE_BE0101_BE0101A/FolkmangdDistrikt/table/tableViewLayout1/?rxid=0794b8bb-8738-4819-abe7-9d702be86105# [2018-04-05]

Säfström, Cissi (2017). Succéår för turismen på Gotland. *Svt nyheter*, 6 februari.

Östergren, Majvor (2001). Omvärlden tränger sig på I: *Fårö - Den egensinniga ön*. Fårö: Fårö hembygdsförenings förlag. s. 359-383

Muntlig kommunikation:

Birgitta du Rietz, ordförande LRF-förening Fårö, bonde som dessutom driver Stora Gåsemora gård – konferens och boende. 18-04-12. Stora Gåsemora gård.

Hans Rosengren, bonde, LRFs styrelse. 18-04-12. Stora Gåsemora gård.

Leif Werkelin, bonde, LRFs styrelse. 18-04-12. Stora Gåsemora gård.

Frans Brozén, bonde. 18-04-12. Stora Gåsemora gård.

P-O Werling, morfar och bonde, LRFs styrelse. 18-04-12. Stora Gåsemora gård.

Lotta Lantz, ICA-handlare. 18-04-13. ICA Nyströms Fårö.

Anders Ruthström, cykeluthyrare. 18-04-13. Anders cykelverkstad.

Berndt Weinebrandt, boende på ön. 18-04-13. I hemmiljö.

Ewa Weinebrandt, boende på ön. 18-04-13. I hemmiljö.

Lars Weinebrandt, ansvarig för Fårö kursgård. 18-04-13. I hemmiljö.

Thomas Lindholm, är med och driver Kutens bensin och Crêperie tati, Elsie's café, Bistro Albatross och Slow train bed and breakfast. 18-04-14. Elsie's café.

Bilaga 1

Intervjuformulär

Vad tycker du/ni om en eventuell cykelväg på Fårö?

Hur skulle det gynna ön?

Varför skulle den behövas?

Var skulle den behövas?

Vilka egenskaper skulle önskas av cykelvägen?